

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学 号: 200408187

UDC _____

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

《2004 年约克——安特卫普规则》评述

COMMENTARY ON THE YURK-ANTWERP RULES 2004

徐 进 伟

指导教师姓名: 曾华群 教授

专 业 名 称: 法 律 硕 士

论文提交日期: 2007 年 4 月

论文答辩时间: 2007 年 月

学位授予日期: 2007 年 月

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2007 年 4 月

厦门大学学位论文原创性声明

兹呈交的学位论文，是本人在导师指导下独立完成的研究成果。
本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果，均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文产生的权利和责任。

声明人（签名）：

2007 年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人完全了解厦门大学有关保留、使用学位论文的规定。厦门大学有权保留并向国家主管部门或其指定机构送交论文的纸质版和电子版，有权将学位论文用于非赢利目的的少量复制并允许论文进入学校图书馆被查阅，有权将学位论文的内容编入有关数据库进行检索，有权将学位论文的标题和摘要汇编出版。保密的学位论文在解密后适用本规定。

本学位论文属于

1、保密（ ），在 年解密后适用本授权书。

2、不保密（ ）

（请在以上相应括号内打“√”）

作者签名：

日期：2007 年 月 日

导师签名：

日期：2007 年 月 日

内容摘要

《约克——安特卫普规则》是国际社会在统一共同海损理算标准方面共同努力的成果，虽然其在性质上不属于国际公约，而只是一种国际贸易惯例规则，在各国都不具有强制适用效力，但它在很多问题上基本统一了各航运大国关于共同海损理算的实践，已被国际海运、贸易和保险界广泛接受，经当事人在海洋运输提单、租船合同和保险契约中作出相关约定而得到适用。目前，国际上运载国际贸易商品的海轮发生共同海损事故，一般都按照该规则进行理算。《约克——安特卫普规则》的最新修订版已于2004年在国际海商法协会（CMI）温哥华会议上通过。本次修改是在国际海上保险联盟（IUMI）的强烈要求下，经过船东保赔协会、船舶保险人、共同海损理算师等相关利益方的磋商、妥协而达成的，在救助报酬、避难港费用、临时修理费用等方面作了较大改动。随着《2004约克—安特卫普规则》在实务中的适用，这些改动必然要对共同海损的分摊产生影响，并进而要求海上保险市场甚至各国海商法做出相应的反应。本文在阐述共同海损基本原则、《约克—安特卫普规则》制定宗旨及本次修订过程的基础上，对修订的主要内容及其影响做出评析。

本文共分为三章。第一章探究共同海损的含义，比较了各航运大国的法律和实践对共同海损的不同理解，找出其共同点和分歧之处；第二章对《2004年约安规则》的修改背景和过程进行说明，阐述了修改前各相关利益方所持之主要意见；第三章是本文的重点，该章承接前章，对《2004年约安规则》主要修改内容进行了全面细致的分析，对有争议之处作了深入的探讨，力求辩明其真实含义。

关键词：共同海损；共同安全；评述

厦门大学博硕士论文摘要库

ABSTRACT

York-Antwerp Rules is the outcome of the international society's joint effort on the unification of the general average adjustment rules. It's not a mandatory international convention, but it achieved a general international uniformity regarding the practice of general average adjustment due to the acceptance of the international shipping, trade and insurance market. At present, the adjustment of the general average cases, arising from the international voyage, were generally subjected to that Rules. The Comité Maritime International(CMI) has completed a revision of the York-Antwerp Rules to be referred to as York-Antwerp Rules 2004 at its conference held in Vancouver June 2004. The revision was proposed by the International Union of Marine Insurance (IUMI) and completed after negotiations and discussions among the Ship-owners Protection and Indemnity Mutual Clubs, the Hull underwriters, the average adjusters. The Rules was amended in aspects of salvage remuneration, expenses at port of refuge, temporary repair and some other fields. Along with the application of York-Antwerp Rules 2004, these amendments absolutely will impact the distribution of general average, thus call the marine insurance market, even the maritime law of countries, to change relevantly. This paper tried to comment on the leading amendments and their impact on the basis of an analysis on the intention of York-Antwerp Rules and the process of this revision, as well as the basic principles of general average.

The paper divided itself into three chapters. The first chapter probed into the meaning of general average and pointed out the differences existing in the law and practice of major shipping countries, as well as the common view shared by them. The second chapter illuminated the background of the Vancouver conference in order to get a more clear vision on the amendments reached by the York-Antwerp Rules 2004. The third chapter focused on the analysis of the amendments, especially on the disputed articles, and attempted to illuminate the true meaning of those articles..

Keywords: General average; Common safety; Commentary

厦门大学博硕士论文摘要库

目 录	
导 言.....	1
第一章 共同海损概述	2
第一节 共同海损的定义.....	2
第二节 共同海损的历史演进.....	4
一、习惯法阶段.....	4
二、形成法律制度阶段.....	5
三、规范化阶段.....	5
第二章 《2004 年约克——安特卫普规则》的修订背景.....	7
第一节 《约克——安特卫普规则》的概要历史.....	7
第二节 《2004 年约安规则》的修订过程.....	9
一、IUMI 的提议	9
二、对 IUMI 提议的讨论	12
第三章 《2004 年约克——安特卫普规则》的新发展.....	17
第一节 规则六：救助报酬.....	17
一、救助款项的范围.....	19
二、新规则六（a）中“save only”的含义辨析	20
三、新规则六的影响.....	21
第二节 规则十一：避难港费用.....	22
第三节 规则十四：临时修理费用.....	24
第四节 规则二十：垫付共同海损费用之手续费.....	25
第五节 规则二十一：共同海损利息	26
第六节 规则二十三：共同海损分摊请求权的时效.....	27
结 语.....	29
参考文献.....	32

厦门大学博硕士论文摘要库

CONTENTS

Preface.....	1
Chapter 1 General Introduction of General Average.....	2
Subchapter 1 Definition of General Average	2
Subchapter 2 Historical Evolution of General Average	4
Section 1 The Period of Unwritten Law	4
Section 2 The Period of Written Law.....	5
Section 2 The Period of Standardization.....	5
Chapter 2 Background of York-Antwerp Rules 2004	7
Subchapter 1 The General History of York-Antwerp Rules	7
Subchapter 2 The Process of 2004 Revision of York-Antwerp Rules.....	9
Section 1 The Proposal of IUMI.....	9
Section 2 Debates on the IUMI's Proposal	12
Chapter 3 The Development of York-Antwerp Rules 2004	17
Subchapter 1 Rule VI: Salvage Remuneration	17
Section 1 The Extent of Salvage Payment	19
Section 2 Analysis on the Meaning of “save only” in Rule VI.....	20
Section 3 The Impact of Rule VI	21
Subchapter 2 Rule XI: Expenses at Port of Refuge	22
Subchapter 3 Rule XIV: Temporary Repairs	24
Subchapter 4 Rule XX: Commission on General Average Disbursements.....	25
Subchapter 5 Rule XXI: Interest on Losses Allowed in General Average	26
Subchapter 6 Rule XXIII: Time Bar for Contributions to General Average ..	27
Conclusion	29
Bibliography	32

厦门大学博硕士论文摘要库

导 言

共同海损制度是海商法中特有的一项法律制度,以历史悠久著称,在我国商人圈中也早已实行,1992年制定的《中华人民共和国海商法》专门列出一章规定了共同海损问题。鉴于该问题的涉外性,该章主要参照了作为共同海损理算之国际惯例规则的《约克——安特卫普规则》(下文简称《约安规则》)的1974年版(当时最新版),并作了简化处理。在制定之初,《海商法》对共同海损的规定并未显出多少不妥,但随着我国航运业的发展,这些规定渐显陈旧与不足,学界要求对该章进行修改的呼声渐起。在1994年及2004年版《约安规则》相继出台后,我国相关规定所参照的1974年版就越发显得陈旧甚至过时,这使得修改更显迫切。《2004年约安规则》相比1974年及1994年版作了较大的改动,缩小了共同海损的范围,同时增加了一些新的规定。在《海商法》共同海损一章的未来修改中,如何借鉴、吸收这些国际海事惯例的新发展将会是一个应予以重点考虑的问题,为此,对这些新发展进行研究分析就显为必要。

第一章 共同海损概述

第一节 共同海损的定义

在航运和保险中，海损（average）意即“损失”，^①有单独海损（Particular Average）和共同海损（General Average）之分，凡是由于自然灾害、意外事故、不可抗力或其他原因对船舶或船上财产直接造成的损害，属于单独海损，应由受损失方自行承担或按合同约定处理；而为了摆脱船舶和货物所面临的危险，由船长决定，采取一些合理措施对船舶和船上财产所造成的一些特殊牺牲或支付的一些额外费用，是为了大家的利益而付出的，因而属于共同海损。例如：为使船货免遭沉没，有意将某些货物抛弃入海，或为灭火而向舱内灌水使货物受损等。

共同海损因以下主要特征区别于单独海损：1、共同海损是为了船、货等共同安全之更大利益而有意作出的牺牲或支付的费用；2、共同海损的补偿方式是受益者按安全到达目的地之财产价值的比例共同承担为他们安全而牺牲的财产或支付的费用。^②

共同海损与单独海损的界定比较容易，但对于共同海损究竟具体包括哪些内容，特别是在什么情况下造成的财产损失和支付的特殊费用可以认入共同海损，世界主要航运国家的做法却不尽相同，因此在对共同海损的定义上也不一致，主要分为以下两种方式。

英国和日本的立法将共同海损严格限于为了共同安全所作出的牺牲或支付的费用，认为共同海损行为的目的只是为了解除船舶和货物面临的共同危险，一旦共同危险解除，共同海损行为即告终止，其后发生的任何损失或支付的额外费用或特殊费用，就不得再作为共同海损。^③

美国对共同海损的定义与英国有所不同，在内容上更为广泛一些。在“希望

^① TETLEY, WILLIAM. General Average Now and in the Future [EB/OL]. <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/genaverage.pdf>, 2006-06-16.

^② 参见何丽新,饶玉琳,主编.海商法[M].厦门:厦门大学出版社,2004.231.

^③ 英国《1906年海上保险法》第66条第1款：“共同海损损失是由共同海损行为造成的或共同海损行为直接引起的后果造成的损失，它包括共同海损牺牲和共同海损费用。”第2款：“在危险发生时，为保护处于危险中的共同财产，如果有意而合理地作出或产生任何特殊牺牲或费用，就构成共同海损行为。”日本《商法》（第四编海商）第788条第1款：“船长为避免对船舶及所载货物的共同危险，而对船舶或所载货物所做的处理，因此发生的损害及费用，为共同海损。”见韩立新,王秀芬,编译.各国（地区）海商法汇编（上下卷）[Z].大连:大连海事大学出版社, 2003.27,666.

之星” (the star of hope)^①案中, 美国联邦最高法院对共同海损作出如下定义: “共同海损分摊, 就是由海上航程中所有各方进行分摊, 以补偿其中一方为挽救船上的财产和生命, 使其脱离紧迫的危险, 有意地作出船舶或货物的部分牺牲而遭受的损失, 或为补偿其中一方或多方为了船上各有关方的共同利益而不得不支付的特殊费用。要求共同海损分摊的损失通常分为两大类: (1) 为了使整个航程免于毁灭而有意作出的船舶或货物的部分牺牲; (2) 为了船舶和货物的共同利益而支付的额外费用”。^②

这表明, 在美国法上, 即使没有现实的共同危险, 只要具有船货之共同利益, 也可成立共同海损。相比于英国法, 美国法上的这一原则大大扩张了共同海损的内容。英国法仅仅对于为应对共同危险而采取共同海损行为之必然结果而发生的费用成立共同海损; 而在美国法, 仅仅因为船货的共同利益发生的费用也可成立共同海损, 也就是, 不仅因共同海损行为发生的费用可列为共同海损, 即使是单独海损所致的行为而发生的费用, 若是为船货共同利益而发生的, 也可成立共同海损, 如因货物之固有瑕疵而导致船体损坏, 为船舶能够继续安全完成航海所发生的修理费、进港费用、离港费用、滞期维持费用均属此列。

2004 年版《约安规则》的规则 A 规定: “只有在为了共同安全, 使同一航程中的财产脱离危险, 有意而合理地作出特殊牺牲或支付特殊费用才能构成共同海损行为。”作为对规则 A 的补充, 规则 C 规定: “只有属于共同海损行为直接后果的损失和费用, 才应认入共同海损; 不论是在航程中或其后发生的船舶或货物因迟延所遭受的损失, 例如船舶滞期损失, 以及任何间接损失, 例如行市损失, 都不得认作共同海损。”这两个字母规则所确定的原则和英国法、日本法上的规定几乎完全相同。但是, 《约安规则》的数字规则中又列入了某些美国的主张, 其中规定, 为了安全完成航行的需要, 某几个项目的花费和个别损失也可认入共同海损。也即, 在不存在共同危险, 但是为共同利益的情况下, 也可成立共同海

^① The star of hope, 76 U.S. 203 (U.S. 1869).

^② 该处原文如下: “General average contribution is defined to be a contribution by all the parties in a sea adventure to make good the loss sustained by one of their number on account of sacrifices voluntarily made of part of the ship or cargo to save the residue and the lives of those on board from an impending peril, or for extraordinary expenses necessarily incurred by one or more of the parties for the general benefit of all the interests embarked in the enterprise. Losses that give a claim to general average are usually divided into two great classes: (1) those that arise from sacrifices of part of the ship or part of the cargo, purposely made in order to save the whole adventure from perishing. (2) Those that arise out of extraordinary expenses incurred for the joint benefit of ship and cargo.”

损,如规则十和十一规定的船舶在避难港期间的费用。根据《约安规则》中的解释规则,数字规则除要受合理性原则限制外,优先于字母规则适用,字母规则只有在数字规则没有涉及的情况下才应被遵循。这样看来,《约安规则》在共同海损上的规定可以视作英国法和美国法的结合。德国海商法在这一点上的态度与《约安规则》相似。德国法规定,在避难之时,其一连串行为产生的费用,包括进出港口的费用、停留期间的船员工资、给养、船员无法在船期间所需的岸上住宿费用,货物装卸费、看护费等均得认入共同海损,而无论此避难行为是因共同海损还是单独海损所致。^①较之英国法,德国法共同海损费用的计算不限于共同海损行为之结果,单独海损所致之结果也可成立共同海损。较之美国法,德国法并无明确使用“共同利益”来概括共同海损行为之目的。

第二节 共同海损的历史演进

正如布格拉斯所说,共同海损与最早期的海上商业航行一样古老,它是建立在公平原则上的海上自然法;今天关于共同海损的法律是在一个简单的原则上发展起来的:在此种情形下(为共同安全而抛弃货物),相关各方应在安全到达目的地财产之价值的基础上按比例分摊损失。^②这种制度基于海上风险的特殊性而产生,目的在于分摊风险和损失,以保护航海运输。共同海损制度的形成和发展,大体经历了以下几个阶段。

一、习惯法阶段

在航海技术不发达的古希腊时代,航海商人们抵御海上风险的能力和手段相当不足,在面对海上危险时,船长有时不得不把船上一部分货物抛入海中,以减轻船舶负载,换来船舶和船上其他货物的安全。^③在这种情况下抛弃货物,是为了船舶、货物的共同安全,由货主自行承担损失,显然是不公平的。为了调整这种不公平,也为了让船长在作出弃货决定时不受随船货主的阻拦,船舶和各货主

^① 德国海商法第 700 条第 1 款:“为了船货的共同安全,船长有意地或在其指挥下使船舶或货物或船货共同受到一切损害,以及由此措施引起的进一步损害,包括为同样目的而发生的一切费用为共同海损。”第 706 条第 4 款:“下列情况均为共同海损:4、船舶在航行途中为了避免威胁船货安全的共同危险,挂靠避难港,特别是该挂靠是为了对船舶在航行途中受到的损坏做必要修理而发生。”见韩立新,王秀芬,编译.各国(地区)海商法汇编[Z].大连:大连海事大学出版社,2003.1057,1058.

^② [美]布格拉斯 J.L..共同海损[M].叶伟膺等译,中国国际贸易促进委员会法律事务部(内部资料).5-6.

^③ 参见王恩韶,许履刚.共同海损[M].大连:大连海事大学出版社,1996. 22.

事先约定，在需要抛弃货物时由船长作出决定，在航程结束后，由被保全的船舶和货物共同分摊被抛弃货物的损失，这逐渐形成一种“一人为众，众为一人”的习惯做法，在爱琴海地区的海上贸易中沿用了很久，^①但此时这种做法还只是海上的习惯做法，并未形成法律。

二、形成法律制度阶段

约在公元前三、四世纪，在当时的罗得海法中，就确立了为减轻货载而抛弃的货物应由全体分摊的原则，第一部比较完整的成文法——古罗马的《十二铜表法》中即有“为大家牺牲的财产，应由大家来补偿”的共同海损原则；罗马帝国崩溃后，罗马法中的共同海损制度为各国所继受，并有了新的发展。^②然而，直到1681年，法国路易十四颁布的法令才为共同海损制度设定了一个框架，并对欧洲的其他国家在海商法的这一重要领域的确定产生重大影响，到1750年，汉堡、普鲁士、丹麦、瑞典和西班牙相继制定了相关法规，阿姆斯特丹、鹿特丹也颁布了相关法令。^③

三、规范化阶段

尽管欧洲各国大都确立了共同海损原则，然其内容却不尽相同，大体上沿着两个不同的方向发展。《拿破仑商法典》将法国法在共同海损上的规定改为，如果停靠避难港是由单独海损引起的，则相关费用不得列为共同海损；而英国在19世纪初期的做法是，在脱离共同危险之后的避难港费用均不得列为共同海损，但同时期欧洲其他地方的实践仍然将避难港费用列为共同海损，不论船舶的损坏是由共同海损行为还是由航行意外所引起，^④这种混乱长期以来给世界航运界带来极大的麻烦。共同海损一般在航程的终止地进行理算，一艘船舶可能由一个国家的公民所有，在另一个国家投保，其上的货物可能分属多个国家公民所有，分别在多个国家投保，而在通常作为共同海损理算地的目的港口，所适用的法律对共同海损的规定可能和其他任何一个国家的做法都不相同：在一个港口被认为是船

^① 张丽英.海商法[M].北京:人民法院出版社,1998.298.

^② 同上,第223—224页。

^③ CORNAH, RICHARD. The Road to Vancouver-the Development of the York-Antwerp Rule [EB/OL]. <http://www.jssusa.com/RCJIML.pdf>, 2006-07-25.

^④ Id.

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库